

公共交通空白地域等における 地域内交通の導入ガイドライン

令和2年3月



佐賀市

はじめに

本市では、高度経済成長期以降の車社会の進展とともに、商業施設等の都市機能が中心市街地から郊外に分散し、日常的な移動手段として自家用車が多く利用されるようになりました。

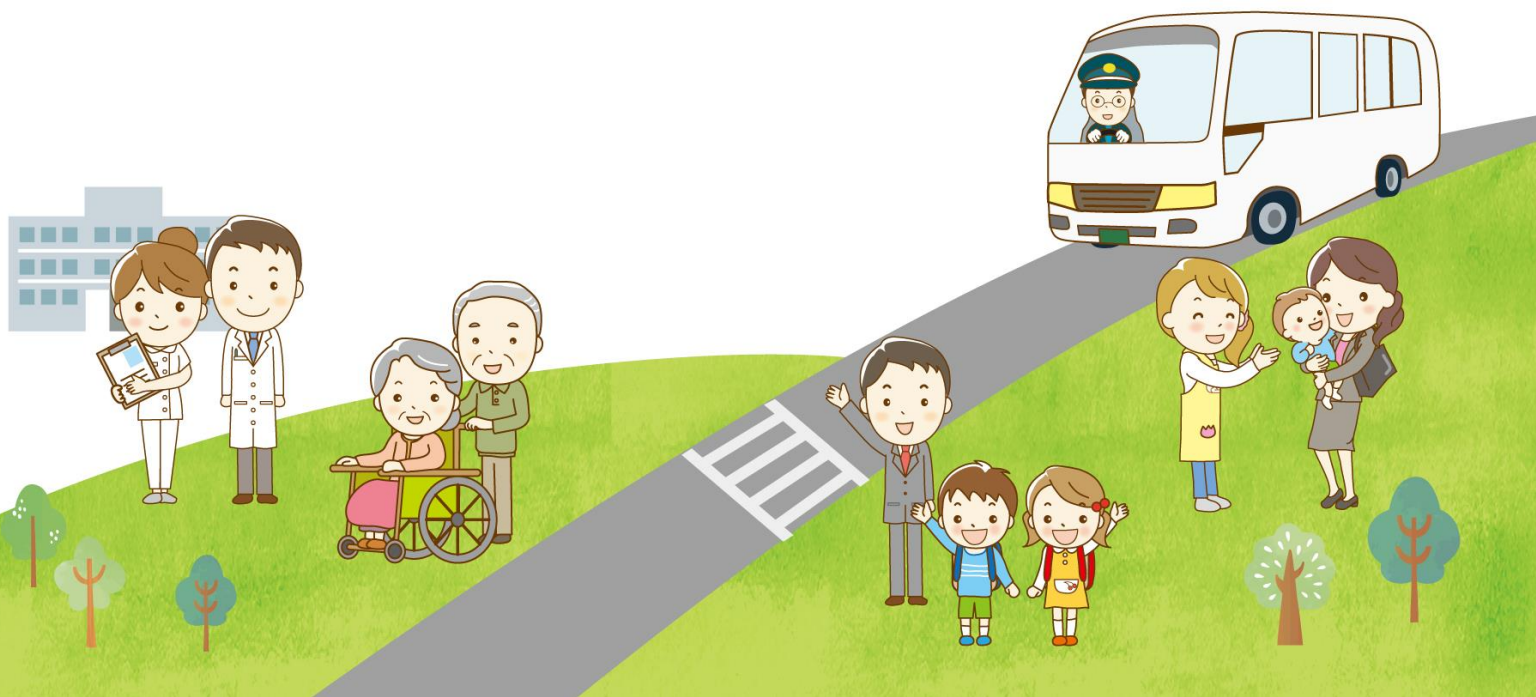
そのような中、近年では高齢化が進行しており、自家用車を運転できない市民の増加が見込まれています。さらには、高齢者による自動車事故が社会課題となっており、高齢者の移動手段を確保していくことの必要性が高まっています。

また、いわゆる「公共交通空白地域」「公共交通不便地域」といった、バス停までの移動が困難で、バスを利用しにくい地域が存在しており、これらの地域では日常生活を維持していくための移動手段の確保が課題となっています。

しかしながら、多くの市民が自家用車を日常的な移動手段としていることを背景に、市内の公共交通、特に路線バスでは利用者が減少しており、運転手も不足していることから、公共交通を維持・確保していくことが非常に厳しい状況となっています。

そのため、地域の全ての移動ニーズに対し、公共交通で応えることは困難となっています。地域での暮らしを守り、地域内公共交通を維持・確保していくためには、地域のみなさんが主体となって、地域の交通サービスについて検討し、自らが維持・確保に向けて尽力していただく必要があります。

本市では、地域での移動手段確保に向けた取組を後押しするため、新たな移動手段（地域内交通）の導入の流れを整理し、本ガイドラインを作成しました。



地域、行政、交通事業者の基本的な役割

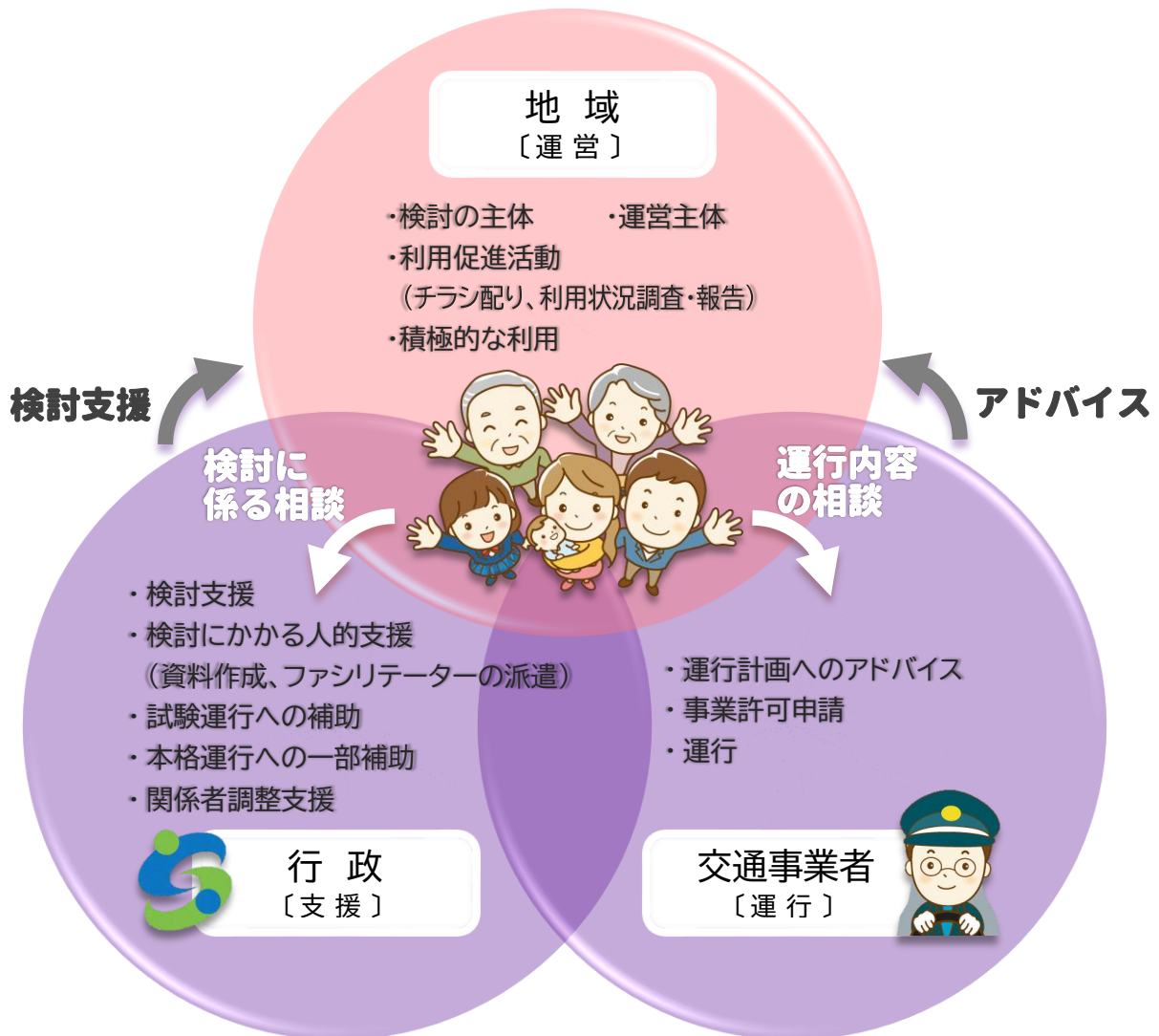
本ガイドラインは、路線バス等の公共交通が不便な地域（詳細は p3、p4）を対象に、新たな移動手段（地域内交通）を導入していくための検討の手順等をまとめたものです。

検討から運行に至るまでの調査、利用促進活動等は地域、行政、交通事業者が連携して取り組むことを前提としています。

地域のみなさんは、移動実態の把握や運行内容の検討、交通事業者との運行契約の取り交わし、導入後の運営、利用促進活動等の主体となります。

行政は、地域のみなさんの取組に対し、情報提供や検討に係る専門家の派遣等の人的支援、関係者との調整等のサポートを行います。

<地域・行政・交通事業者の基本的な役割>



地域内交通導入の流れ

0. 取組を始める前に

地域内交通の導入に取り組むかどうか、地域で話し合みましょう。

【作業事項】

- ・地域内でどこに移動したいのかを確認
- ・現状でどのような公共交通が運行しているのかを確認
- ・検討対象地域に該当するかどうかを確認

1. 組織をつくる

地域で移動手段を考えていくための組織を立ち上げましょう。

【作業事項】

- ・検討組織をつくる(自治会、まち協等)
- ・検討支援に向けた行政への相談



2. 課題を把握する

どこに住民が住んでいるのか、いつ、どこに出かけているのかといった地域の移動特性と、地域にある公共交通サービスを整理し、解決すべき課題を把握しましょう。

【作業事項】

- ・地域特性データの整理(人口、施設、移動特性、交通弱者、公共交通の利用状況等)
- ・アンケート調査、ヒアリング調査等



3. 地域に望ましい交通サービスを考える

対応する移動需要を踏まえて、どのような移動手段が相応しいのかを考えましょう。

【作業事項】

- ・新たな移動手段で担う移動需要の確認(どのような人のどういった移動を支えるのか)
- ・移動需要に対応する交通サービスの検討
～運行時間はいつ?～
～ルートはどこからどこまで?～
～何人乗りの車両が必要?～

4. 運行内容を考える

必要な移動手段を実現していく方法を考えましょう。交通事業者にも協力してもらいながら検討を進めましょう。

【作業事項】

- ・運行内容の詳細検討(運行ルート・運行エリア、利用者登録・利用予約、運行ダイヤ・運行曜日、運行車両、運賃等)
- ・交通事業者との協議
- ・国土交通省(運輸支局)との協議

佐賀市地域公共交通会議での承認

5. 試験運行で効果や課題を検証する

試験運行を行って、効果や課題を検証し、より使いやすく、持続可能な交通サービスへ磨きをかけましょう。

【作業事項】

- ・試験運行の準備(交通事業者の選定、事業許可申請、車両の調達、バス停の設置、周知・広報・利用促進等)
- ・本格運行に至る目安の設定(目安を下回る場合は運行内容を見直す)
- ・効果検証(運行上の課題、利用状況、運行面、運営面のチェック)
- ・運行内容の見直しの検討

必要に応じて佐賀市地域公共交通会議での承認

6. 本格運行&改善を図る

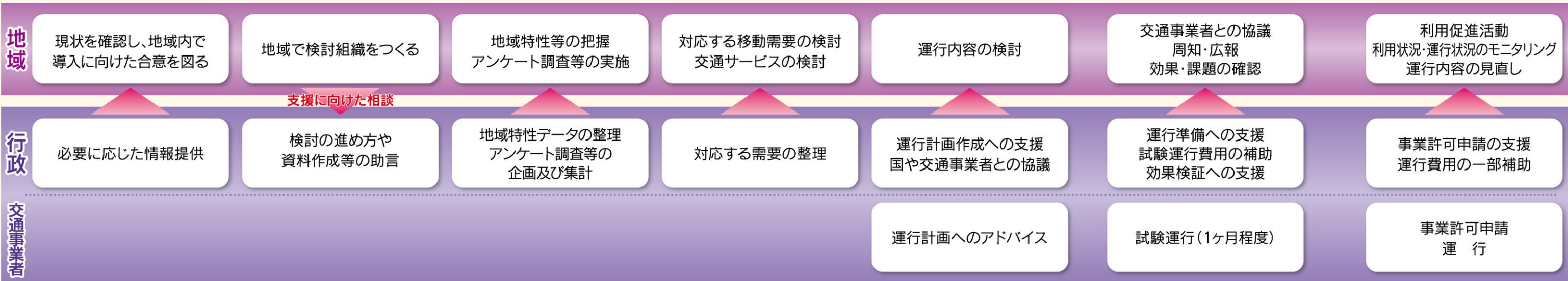
持続的な運行に努めましょう。

【作業事項】

- ・事業許可申請
- ・利用促進活動の実施(チラシ等で呼びかけ、利用状況の広報、地域行事等での利用、バス停等の清掃等)
- ・運行内容の見直し

6. 運行をとりやめる

運行で十分な効果が得られない場合には、運行のとりやめを検討しましょう。



地域、行政、交通事業者の基本的な役割

- 地域** 検討の主体、運営主体、利用促進活動(チラシ配り、利用状況調査・報告)、積極的な利用
- 行政** 検討支援、検討にかかる人的支援(資料作成、ファシリテーターの派遣)、試験運行への補助、本格運行への一部補助、関係者調整支援
- 交通事業者** 運行計画へのアドバイス、事業許可申請、運行

本格運行に至る目安の設定(運行の見直しを検討する目安)

試験運行の結果、本格運行とどうかの判断基準として、国の基準を準用し、次のとおり目安を設定します。この目安は、本格運行後も運行を継続するかどうか検討する目安となります。
※判断基準は、国庫補助基準に準じるため、見直しの可能性があります。

- 定時定路線の場合**
- 区域運行(予約型乗合タクシー等)の場合**

- 1往復2人以上
- 設定便数に対する予約率30%以上

[目 次]

0. 取組を始める前に	1
STEP1 地域内でどこに移動したいのかを確認	1
STEP2 現状でどのような公共交通が運行しているのかを確認	1
STEP3 検討対象地域に該当するのかを確認	1
1. 組織をつくる	5
STEP1 検討組織をつくる	5
STEP2 検討支援に向けた行政への相談	6
2. 課題を把握する	7
STEP1 地域特性データの整理	7
STEP2 調査（アンケート調査、ヒアリング調査 等）	8
3. 地域に望ましい交通サービスを考える	13
STEP1 新たな移動手段で担う移動需要の確認	13
STEP2 移動需要に対応する交通サービスの検討	14
4. 運行内容を考える	15
STEP1 運行内容の詳細検討	15
STEP2 交通事業者との協議	16
STEP3 国土交通省(運輸支局)との協議	16
STEP4 地域公共交通会議での承認	16
5. 試験運行で効果や課題を検証する	21
STEP1 試験運行の準備	21
STEP2 本格運行に至る目安の設定	21
STEP3 効果検証	22
STEP4 運行内容の見直しの検討	22
6. 本格運行&改善を図る／運行をとりやめる	23
STEP1 地域公共交通会議での承認	23
STEP2 事業許可申請	23
STEP3 利用促進活動の実施	24
STEP4 運行内容の見直し／運行のとりやめ	24

0. 取組を始める前に

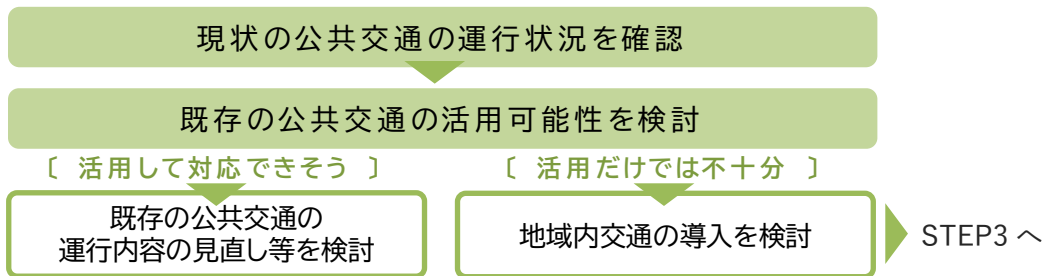
地域内交通の導入に取り組むかどうか、
地域で話し合しましょう。

STEP1 地域内でどこに移動したいのかを確認

地域の中で移動手段を必要としている人、自由に移動できず困っている人が、どこまでの移動を確保できれば日常生活を送っていけるのか、実際に話し合って確認しましょう。

STEP2 現状でどのような公共交通が運行しているのかを確認 (⇒ p2)

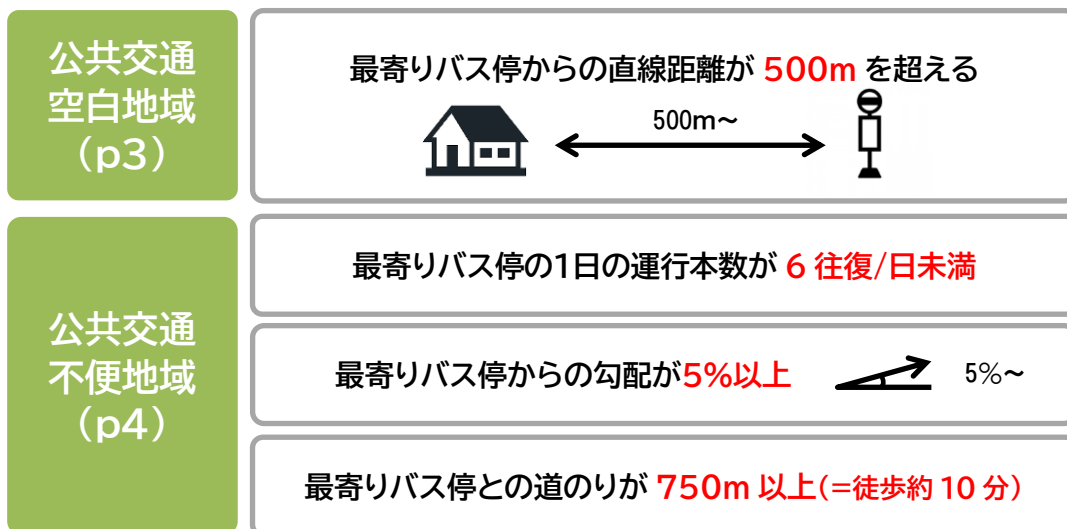
地域内交通の導入を検討するにあたり、まずは現状でどのような公共交通が運行しているのかを確認し、有効活用の可能性を検討しましょう。新たな交通を導入しなくても、現行路線を見直して活用したり、スクールバスや福祉バスを活用したりすることで、移動手段を確保することが可能な場合があります。導入を検討する際にあたっては、既存の路線と重複・競合することがないことに留意する必要があります。



STEP3 検討対象地域に該当するのを確認 (⇒ p3、p4)

次に、みなさんのお住まいの地域が地域内交通を導入する検討対象地域に該当しているのの確認を行いましょ。佐賀市では、次の基準を満たす地域を「公共交通空白地域」や「公共交通不便地域」と定義し、これらを検討対象地域としています。みなさんの地域が検討対象地域に当たるかについては、p3、p4の図をご覧くださいとともに、佐賀市企画政策課までご相談ください。

<佐賀市における検討対象地域の定義・基準>



作業事項

- STEP1 地域内でどこに移動したいのかを確認
- STEP2 現状でどのような公共交通が運行しているのかを確認
- STEP3 検討対象地域に該当するのを確認

役割分担

- | | |
|----|-------------------------|
| 地域 | ✓現状を確認し、地域内で導入に向けた合意を図る |
| 行政 | ✓必要に応じた情報提供 |

佐賀市内を運行する公共交通(H30年時点)

市内では、佐賀駅を中心に佐賀市営バスや祐徳バス、西鉄バス、昭和バス等の路線バスが運行しています。また、北部地域ではコミュニティバスやデマンド交通が運行しています。そのほかにも、スクールバスや福祉バス、病院の送迎バスも運行しています。これらの既存の交通手段の活用も考えてみましょう。



佐賀市営バス



昭和バス



祐徳バス



西鉄バス



- 旧市町村界
- 小学校区
- 鉄道駅
- 鉄道
- 道路網
- 空港
- インターチェンジ
- 佐賀市営バス
- 祐徳バス
- 西鉄バス
- 昭和バス
- 富士町コミュニティバス
- 三瀬地区コミュニティバス
- 廃止路線代替バス

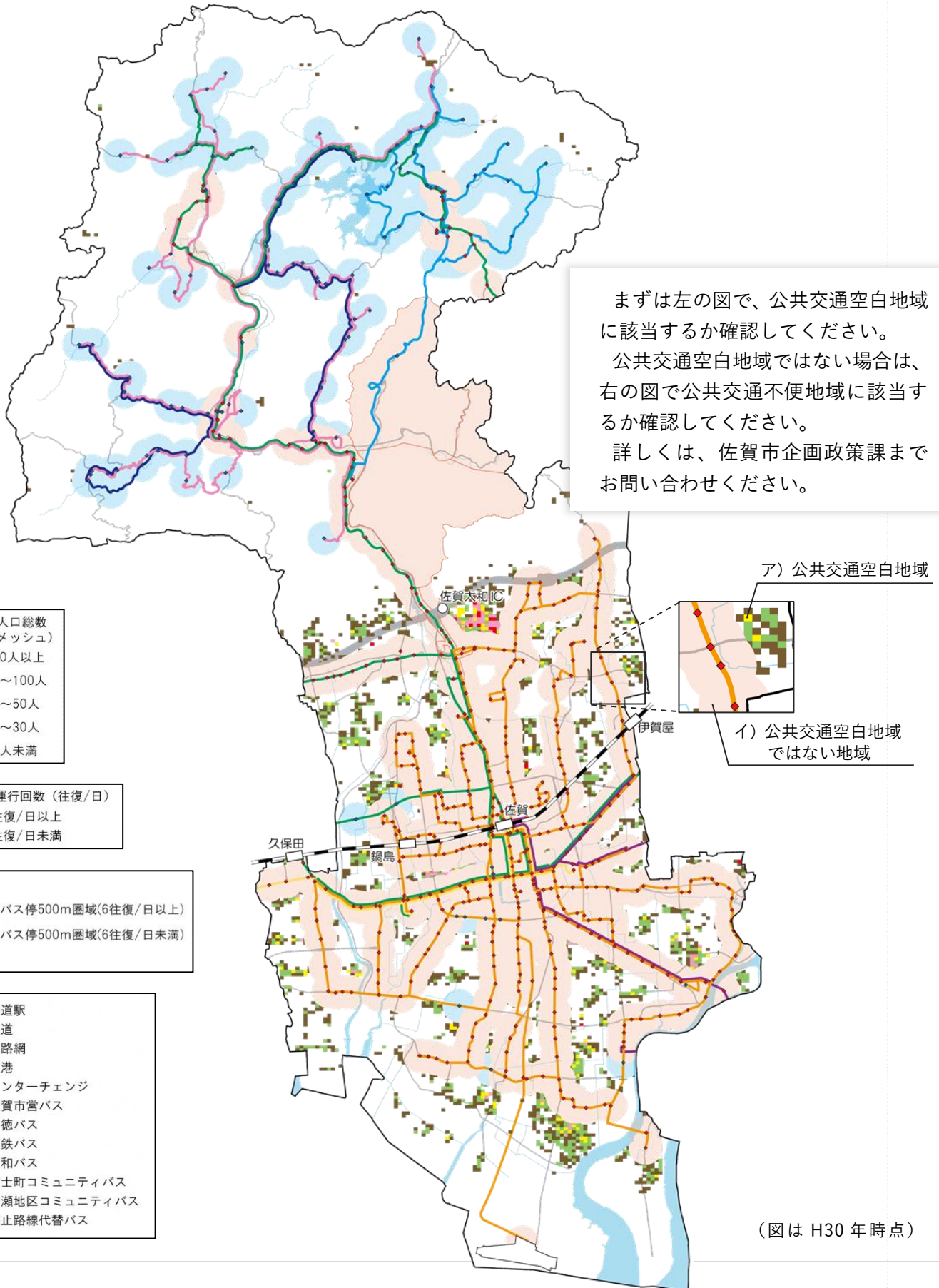
松梅地区デマンドタクシー運行区域

- 大和町大字松瀬
- 大和町大字名尾
- 大和町大字梅野
- 大和町大字久池井 (一部)
- 大和町大字尼寺 (一部)
- 富士大和温泉病院

資料：国土数値情報、佐賀市資料

① 公共交通空白地域の分布

- ア) バス停 500m 圏域外 → 空白地域
- イ) バス停 500m 圏域内 → 空白地域ではない → 不便地域に該当するか右の図で確認



H27年人口総数
(100mメッシュ)

- 100人以上
- 50~100人
- 30~50人
- 10~30人
- 10人未満

バス停運行回数 (往復/日)

- 6往復/日以上
- 6往復/日未満

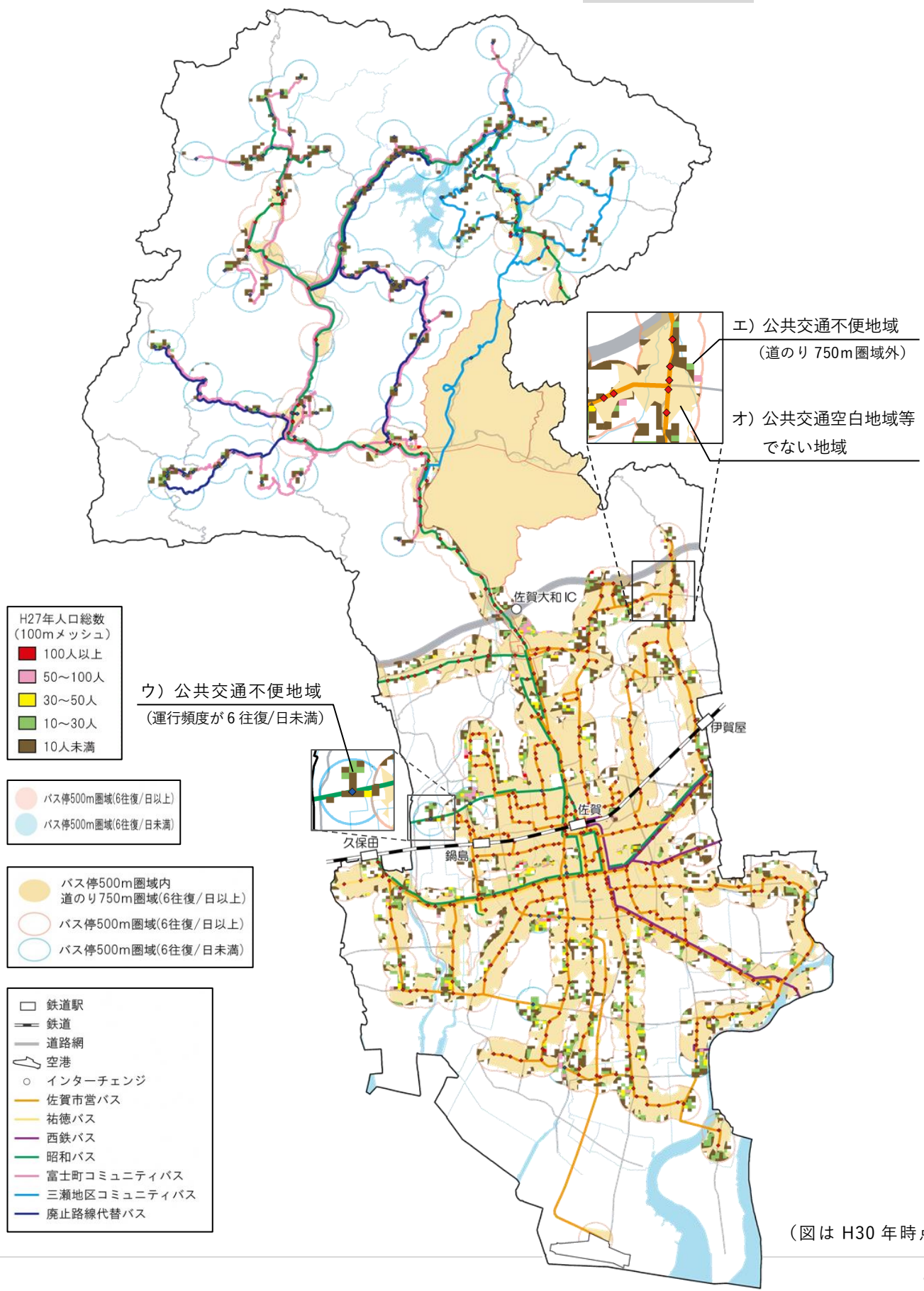
バス停500m圏域(6往復/日以上)

バス停500m圏域(6往復/日未満)

- 鉄道駅
- 鉄道
- 道路網
- 空港
- インターチェンジ
- 佐賀市営バス
- 祐徳バス
- 西鉄バス
- 昭和バス
- 富士町コミュニティバス
- 三瀬地区コミュニティバス
- 廃止路線代替バス

② 公共交通不便地域の分布

- ウ) 運行頻度が6往復/日未満⇒不便地域
- エ) 道のり750m圏域外⇒不便地域
- オ) ウ) エ) 以外で、最寄りバス停からの勾配が5%未満⇒空白地域等でない地域



1. 組織をつくる

地域で移動手段を考えていくための組織を立ち上げましょう。

STEP1 検討組織をつくる

導入にあたっては、地域の皆さんが検討の主体となり、行政や交通事業者と連携しながら、自らの地域の移動手段について検討していく必要があります。そのため、主体的に取り組んでいくための検討組織を立ち上げましょう。

検討組織のメンバーは地域の移動の困りごとをよく把握されている方が望ましいです。

<検討組織のイメージ>

〔自治会／まちづくり協議会〕

〔公共交通検討会(仮)〕

地域の移動の困りごとをよく把握されている方で構成



構成員の例

- 自治会
- 民生委員・児童委員
- 老人クラブ連合会
- 保護者
- 商工会

等の地区・団体の代表

作業事項

- STEP1 検討組織をつくる
STEP2 検討支援に向けた行政への相談

役割分担

- 地 域 ✓ 地域で検討組織をつくる
(自治会、まちづくり協議会等)
- 行 政 ✓ 検討の進め方や資料作成等の助言

STEP2 検討支援に向けた行政への相談

検討組織に対し、市では資料作成の補助や、ファシリテーター（参加者の意見を引き出し、話し合いを円滑に進める進行役）の派遣等、検討に係る支援を行います。

検討組織を作られた際には、市までご相談ください。

〔モデル地域制度〕

市では、検討組織を立ち上げる地域を地域内交通導入の「モデル地域」として募集し、移動手段の確保に向けた検討の支援を行います。

年間2地域程度を見込み、公共交通空白地域等の高齢者人口や生活利便施設(病院、商業施設等)の立地状況等を踏まえ、深刻度が高い地域を優先して選定します。

<モデル地域制度の概要>

地域単位	小学校区を基準に、隣接校区・地域との連携を検討
選定基準	深刻度が高い地域を優先して選定 <深刻度> ①公共交通空白地域に該当し、高齢者人口が多い ②公共交通空白地域人口が多い ③公共交通不便地域に該当し、高齢者人口が多い ④公共交通不便地域に該当し、人口が多い
支援内容	検討支援、検討にかかる人的支援(資料作成、ファシリテーターの派遣)、試験運行への補助、本格運行への一部補助、関係者調整支援



2. 課題を把握する

どこに住民が住んでいるのか、いつ、どこに出かけているのかといった地域の移動特性と、地域にある公共交通サービスを整理し、解決すべき課題を把握しましょう。

STEP1 地域特性データの整理

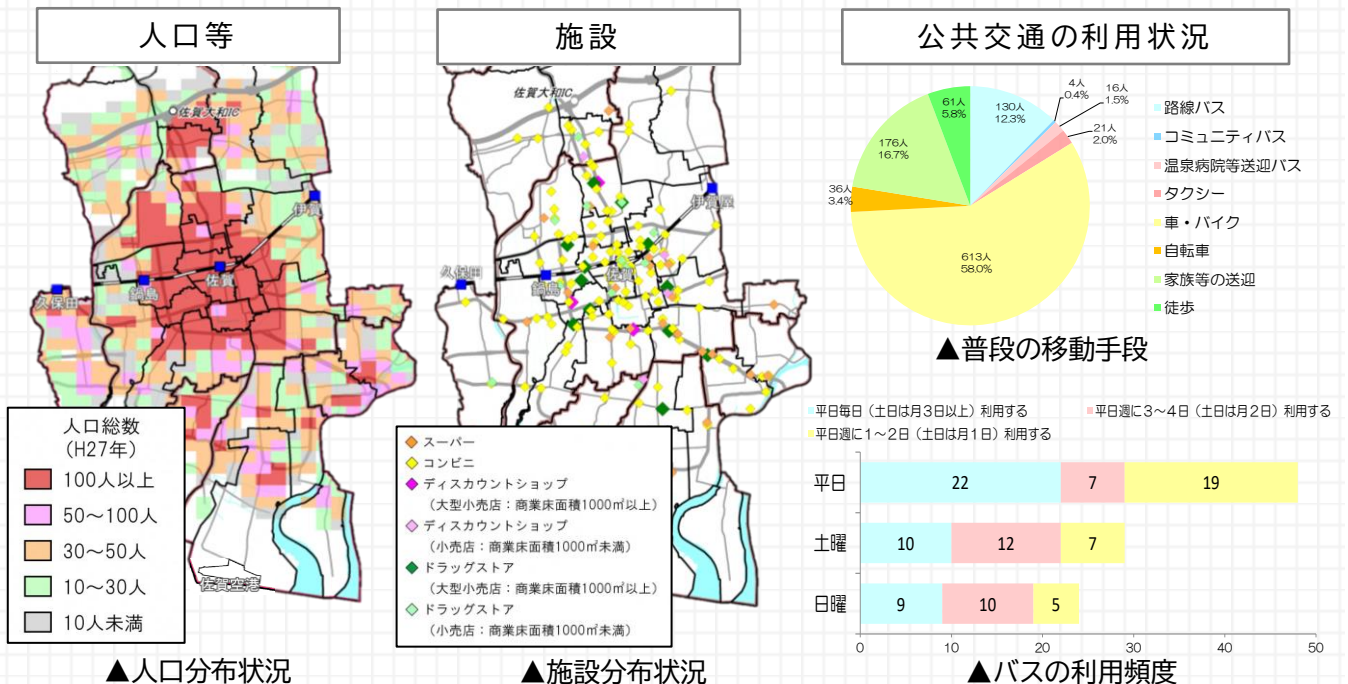
地域の状況を把握する上で、人口や施設の立地状況、移動特性等の統計データを整理し、地域の移動需要を把握する必要があります。

下表の項目について整理しましょう。

<地域特性データの整理項目>

項目	概要	主な活用データ
人口等	・総人口・総世帯 ・人口分布状況 ・年齢階級別人口 ・将来人口 等	住民基本台帳、 国勢調査 等
施設	・施設の立地状況 (公共施設、医療・福祉施設、商業施設 等)	市ホームページ、国土 地理院提供データ 等
移動特性	・外出先 ・外出時間帯 ・移動手段 ・外出頻度 等	住民アンケート調査 等
交通弱者	・運転免許保有状況	住民アンケート調査 等
公共交通の利用状況	・公共交通の運行情報 ・路線毎の利用状況 ・バス停別の利用状況 ・利用者の属性 等	交通事業者提供データ 等
その他	その他、地域で必要な情報 ・店舗の営業時間、病院の診療日時 ・福祉施設・医療施設の送迎サービスの活用状況 ・生協や宅配サービスの活用状況 等	等

<データの集計イメージ>



作業事項

STEP1 地域特性データの整理
STEP2 調査（アンケート調査、ヒアリング調査 等）

役割分担

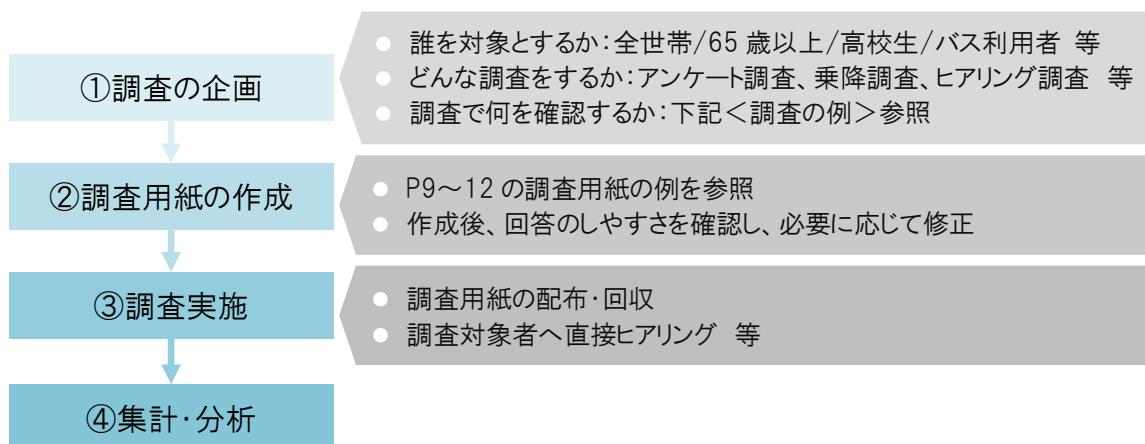
地 域	✓ 地域特性等の把握 ✓ アンケート調査等の実施
行 政	✓ 地域特性データの整理 ✓ アンケート調査等の企画及び集計

STEP2 調査（アンケート調査、ヒアリング調査 等）



移動特性や公共交通の利用状況を詳細に把握するためには、統計データだけでは不十分な場合があるため、必要に応じて、以下に示す例から適切な調査を実施しましょう。

調査の流れとしては、調査の企画⇒調査用紙の作成⇒調査実施⇒集計・分析という流れになります。各段階において、行政は支援を行いますので、ご相談ください。

<調査の流れ>



<調査の例>

アンケート調査 	調査概要	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通を利用しない人も含めて、普段の移動の特性を把握する。 公共交通に対する考えについて地域の総意を捉える。
	把握項目	<ul style="list-style-type: none"> 回答者の属性 公共交通の利用状況 運転免許の保有状況 地域内交通の導入に関する意向 日頃の外出（行き先・頻度・交通手段、時間帯）
	メリット (把握できること)	<ul style="list-style-type: none"> 回答者の公共交通の利用状況を把握できる。 回答者の移動特性を把握できる。
乗降調査 	調査概要	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通利用者を対象に、詳細な公共交通の利用状況を把握する。
	把握項目	<ul style="list-style-type: none"> 利用者属性 利用頻度 利用目的・目的地 乗車・降車バス停
	メリット (把握できること)	<ul style="list-style-type: none"> どのような人がどのような目的・頻度でどこまでの移動で公共交通を利用しているのかを把握できる。
ヒアリング調査 	調査概要	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の具体的な問題点や課題を把握する。 改善要望等も詳細に把握する。
	把握項目	<ul style="list-style-type: none"> アンケート調査の把握項目の具体的な内容
	メリット (把握できること)	<ul style="list-style-type: none"> 回答者より直接問いかけることから、具体的な要望を把握できる。 把握できる項目の自由度が高い。

＜調査用紙 例1 アンケート調査＞

移動に関するアンケート調査

あなた自身についてご回答をお願いします。

年 齢	1. 10歳代 2. 20歳代 3. 30歳代 4. 40歳代 5. 50歳代 6. 60歳代 7. 70歳代 8. 80歳以上
職 業	1. 会社員 2. 自営業 3. アルバイト・パート 4. 小学生・中学生・高校生・大学・短大・専門学校生 ⇒学校名(_____)学年(____) 7. 仕事をしていない 8. その他(_____)
居住地	佐賀市_____ 丁目(町丁目名まで記入ください)
町内会	1. ○○町内会 2. ○○町内会 3. ○○町内会 4. ○○町内会
運転免許	1. 運転免許を持っている 2. 運転免許をもっていない 3. 以前を持っていたが、返納した
定期券等	1. 定期券を持っている 2. ワンコイン・シルバーパスを持っている 3. ICカードを持っている 4. いずれも持っていない

以下の質問について、ご回答をお願いします。

1. あなたの、日頃の外出についてお聞きします。

【問1】食料品や日用品の買い物での外出について（交通手段は該当する番号をお書きください）

①行き先：1. ○○店 2. ○○店
※当てはまる 3. ○○店 4. ○○店
もの一つに○ 5. ○○店 6. その他(_____)

②回 数：月に_____回程度

③交通手段：手段①_____ ⇒手段②_____ ⇒主な行先_____

※乗り継ぐ 1. 徒歩 2. 自転車 3. 車 4. バス
場合は手段 5. JR 6. タクシー 7. 家族等の送迎 10. その他(_____)

②も記入

④時間帯：_____時頃に自宅を出て、_____時頃帰宅する

【問2】通院での外出について（交通手段は該当する番号をお書きください）

①行き先：1. ○○病院 2. ○○病院
※当てはまる 3. ○○病院 4. ○○病院
もの一つに○ 5. ○○病院 6. その他(_____)

②回 数：月に_____回程度

③交通手段：手段①_____ ⇒手段②_____ ⇒主な行先_____

※乗り継ぐ 1. 徒歩 2. 自転車 3. 車 4. バス
場合は手段 5. JR 6. タクシー 7. 家族等の送迎 10. その他(_____)

②も記入

④時間帯：_____時頃に自宅を出て、_____時頃帰宅する

2. 日頃の路線バス・タクシーの利用状況についてお聞きします。

【問1】路線バスの利用状況（当てはまるものすべてに○）

- ①1か月以内の利用の有無：1. 利用した⇒【②③④へ】 2. 利用していない⇒【問2へ】
- ②主な利用区間：_____から_____まで ■利用回数：月に_____回程度
- ③外出目的：1. 買物 2. 通院 3. 通学 4. 通勤 5. 金融機関
6. 集会所等 7. 飲食・会合 8. その他（_____）
- ④バス運賃：片道_____円くらい

【問2】タクシーの利用状況（当てはまるものすべてに○）

- ①1か月以内の利用の有無：1. 利用した⇒【②③④へ】 2. 利用していない⇒【3. 問1へ】
- ②主な利用区間：_____から_____まで ■利用回数：月に_____回程度
- ③外出目的：1. 買物 2. 通院 3. 通学 4. 通勤 5. 金融機関
6. 集会所等 7. 飲食・会合 8. その他（_____）
- ④タクシー運賃：片道_____円くらい

3. 新たな交通の導入に関してお聞きします。

※〇〇地区での身近な移動を支えるものとして、次のような新たな交通の導入を検討しています。
次の質問についてご回答をお願いします。

～新たな交通の概要～



【問1】行きたい場所や施設を3つまでご記入ください。

--	--	--

【問2】利用したい曜日を3つまで○をつけてください。

1. 月 2. 火 3. 水 4. 木 5. 金 6. 土 7. 日

【問3】利用したい時間帯を2つまで○をつけてください。

1. 6～9時 2. 9～12時 3. 12～15時 4. 15～18時 5. 18時以降

【問4】運賃は、いくらまでなら支払ってもよいと思いますか。

■片道の運賃：1乗車_____円まで ■定期券：1ヶ月_____円まで

【問5】新たな交通を導入した場合、どれくらいの頻度で利用したいと思いますか。

1. すぐに利用したい（ 週4日～毎日 ・ 週2～3日程度 ・ 週1日程度 ・ 月に数回程度 ）
2. 当面の間利用する予定はない 3. 利用することはない ▲利用したいと思う頻度に○

<調査用紙 例2 乗降調査>

乗降ヒアリングシート 【循環】朝日・橘・武雄線（祐徳バス）

【調査員記入欄】

○調査日：令和元年11月 日（ ） ○調査者：（氏名： ）
 ○調査便：左回り（ ）便 （ 時 分発）

乗降場所

	乗車	バス停	降車
1	1	下西山車庫	
2	2	竹下町	
3	3	温泉入口	
4	4	温泉桜門	
5	11	武雄温泉駅前	
6	12	武雄総合庁舎前	
34	8	文化会館前	
33	7	ゆめタウン・図書館前	
32	63	御船が丘小前	
31	62	野間峠	
30	61	永島	
29	60	納手	
28	59	J A 橘前	
27	58	南片白	
26	57	片白	
25	56	釈迦寺	
24	55	鳴瀬	
23	54	二俣	
22	53	鳴瀬分道	
21	52	高橋宿	
20	51	朝日小学校前	
19	50	小原	
18	49	善福寺入口	
17	48	中野入口	
16	47	黒尾	
15	46	中野	
14	45	八幡神社前	
13	44	中野住宅入口	
12	43	鳥居前	
11	42	Aコープ川良前	
10	16	武雄中学校裏	
9	15	甘久西	
8	14	アクロスプラザ	
7	13	新武雄病院前	
6	12	武雄総合庁舎前	
5	11	武雄温泉駅前	
4	4	温泉桜門	
3	3	温泉入口	
2	2	竹下町	
1	1	下西山車庫	

1 年齢

①小学生以下 ②中学生 ③高校生 ④18～29歳 ⑤30～64歳 ⑥65歳以上

2 居住地

<武雄市内>		<武雄市外>
①朝日町 ②橘町 ③武雄町 ④若木町 ⑤西川登町 ⑥東川登町 ⑦北方町 ⑧山内町 ⑨武内町	⑩武雄市外	

3 運賃の支払い方法

①現金 ②定期券 ③回数券 ④交通系ICカード ⑤その他（ ）

4 今回の目的地

①武雄市内 ②佐賀市 ③多久市 ④伊万里市 ⑤嬉野市 ⑥その他市外

5 今回の利用目的(具体)

①通勤 ②通学（学校名： ）
 （学年： ）
 ③商業施設（ ） ④医療機関（ ）
 ⑤金融機関（ ） ⑥公共施設（ ）
 ⑦文化・娯楽施設（ ） ⑧親戚・知人宅
 ⑨自宅（帰宅するところ） ⑩その他（ ）

6 利用頻度(最近30日以内におけるこのバスの利用日数)

①週5日～ほぼ毎日 ②週3～4日程度 ③週1～2日程度 ④週1日未満
 （17日以上） （9～16日） （4～8日） （1～3日）

7 このバスの直前・直後の他の交通機関への乗り継ぎ

①鉄道（駅名： ）
 ②路線バス（乗継バス停名： ）（乗り継ぎ路線名： ）
 ③乗り継ぎはない

8 帰りの利用

①往復で利用する（予定）
 ②行きのみで利用（帰りに利用する予定の交通手段： ）
 ③帰りのみの利用（行きに利用した交通手段： ）

<調査用紙 例3 ヒアリング調査>

乗客聞き取り調査表

調査員名： _____ 第 便 _____ 通し NO. _____

1. 本日の目的地[例：医療センター、市役所 etc]
(今日は、どこに行かれる予定ですか?) _____
2. 本日の降車バス停名
(今日はどこで降りる予定ですか?) _____
3. 利用頻度[例：土日を除く毎日、一週間に1～2回、1ヶ月に1～2回 etc]
(どのくらい(月・週に)バスを使われますか?) _____
4. 本日の乗車バス停名
(今日はどこで乗りましたか?) _____
5. 最寄りのバス停名
(自宅の最寄りのバス停はどこですか?) _____
6. バス停まで徒歩何分程度?
(バス停までどのくらい時間はかかりますか?) _____ 分
7. 要望について
 - (1) ①現在の料金をどう思いますか? _____ 高い 普通 安い
 - ②いくら位なら頻繁に利用しますか? _____ 円
 - (2) バスが他に通ってほしいところがありますか?

(場所等) _____
 - (3) 通行時間帯[例：〇〇時頃の便がほしい] _____
 - (4) その他(要望・意見等) _____
8. 年齢 _____ 歳
9. 性別 男性 女性
10. 居住地 〇〇市 町名： _____
 〇〇市以外 市
 _____ 郡

※
「性別」についての設問には、
「無回答」を設ける等の
配慮をする

3. 地域に望ましい交通サービスを考える

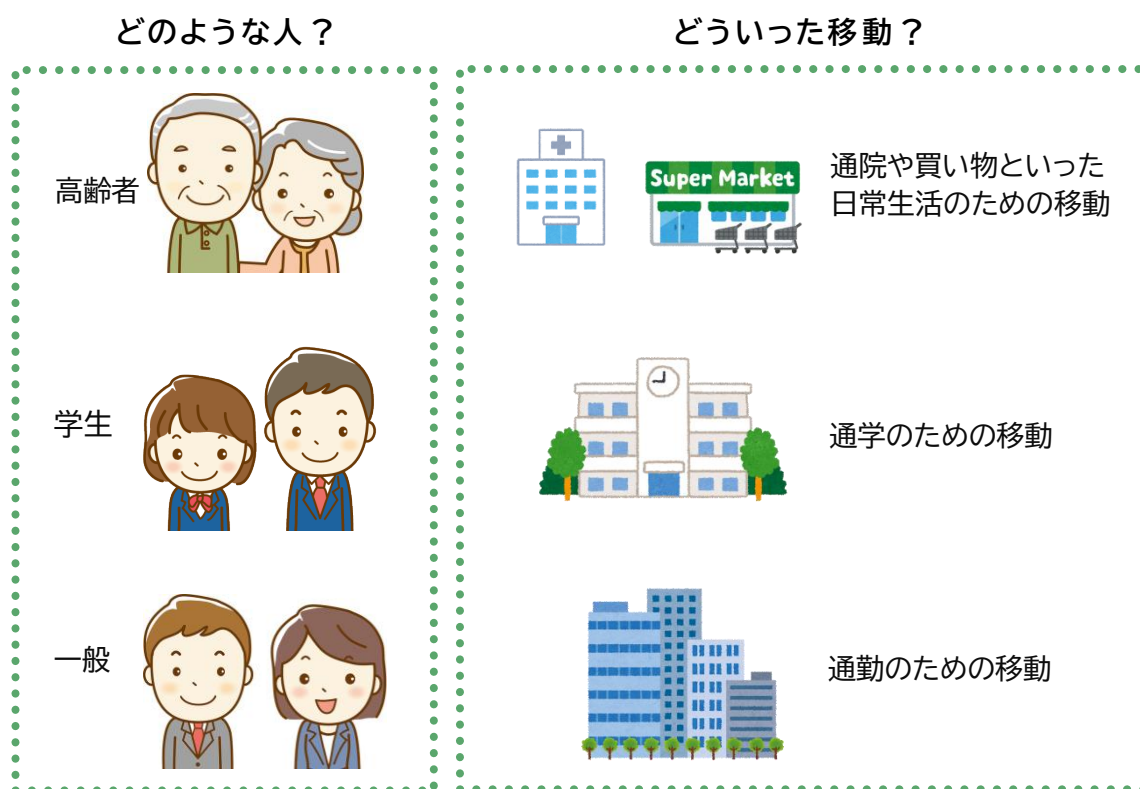
対応する移動需要を踏まえて、
どのような移動手段が相応しい
のかを考えましょう。

STEP1 新たな移動手段で担う移動需要の確認

〔 どのような人のこういった移動を支えるのか 〕

地域に関する統計データや調査結果が整理できたところで、どのような移動サービスが必要であるのかの具体的な検討を行いましょう。

その際、本当に公共交通を必要としている「本当の利用者」を見極め、そのニーズにしっかりと対応することが重要です。「あると便利」や「5年後にはほしい」といった未確定のニーズに対してではなく、「移動手段がないから困っている」や「運行したら利用するからほしい」といった喫緊性の高いニーズを対象に、対応策について話し合うようにしましょう。



作業事項

- STEP1 新たな移動手段で担う移動需要の確認
- STEP2 移動需要に対応する交通サービスの検討

役割分担

- 地域
 - ✓ 対応する移動需要の検討
 - ✓ 交通サービスの検討
- 行政
 - ✓ 対応する需要の整理

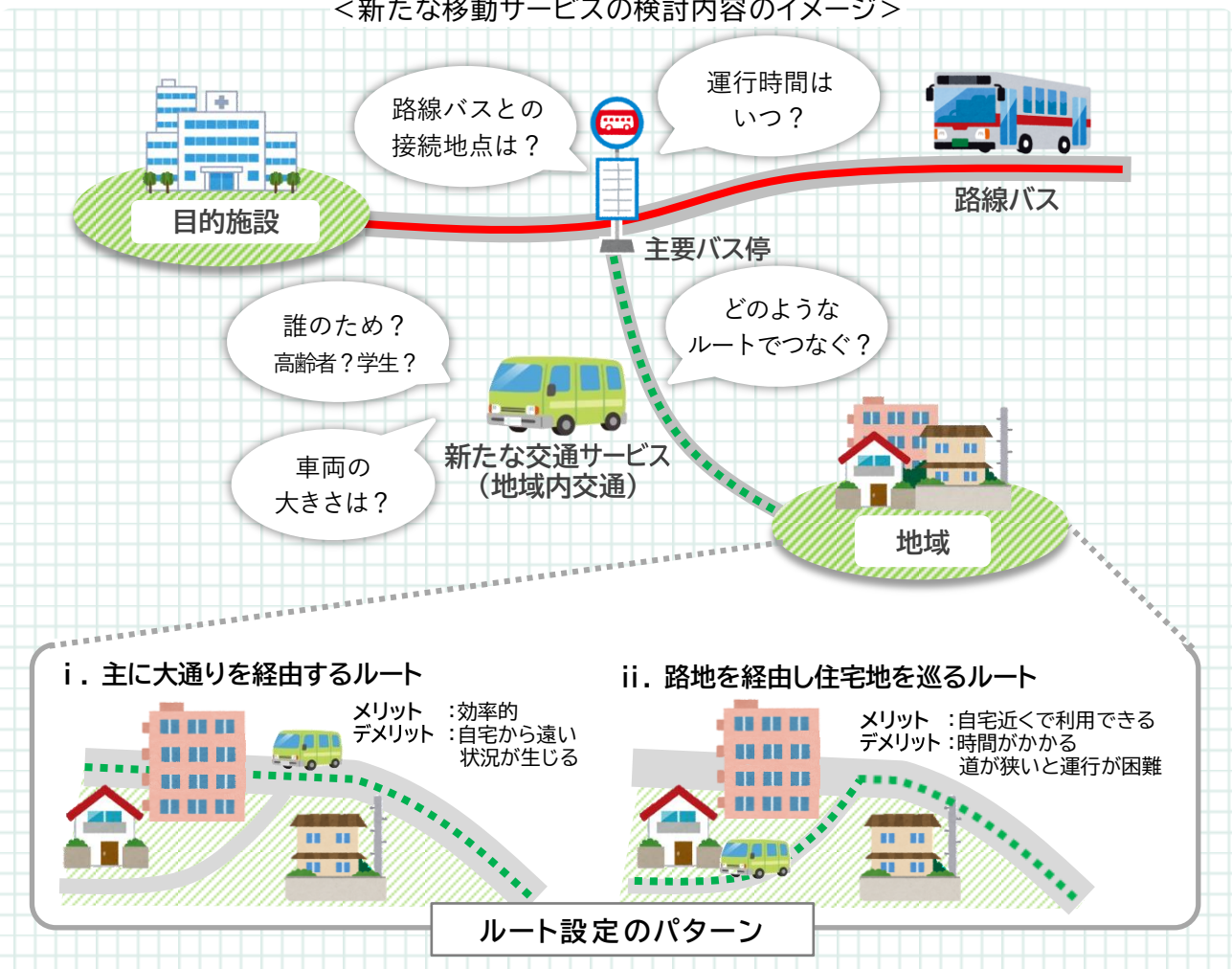
STEP2 移動需要に対応する交通サービスの検討

〔 新たな交通サービスのイメージ 〕

地域内交通で対応する需要が決まったら、運行時間やルート、車両サイズ等、地域にとって必要な交通サービスについてイメージを膨らませてみましょう。

検討項目	具体的な検討の例
運行時間 ～運行時間はいつ？～	・ 通院先の診療時間に間に合うように設定する。 ・ 買い物の外出時間や特売日に合わせるように設定する。 等
ルート ～ルートはどこからどこまで？～	・ 地域から最寄りの主要バス停・施設まで運行するルートを設定する。 ・ 地域内を細かく回るルートを設定する。 等
車両 ～何人乗りの車両が必要？～	・ 朝夕の通勤・通学需要にも対応できる車両規模にする。 ・ 細い道も通れる、少人数の移動に対応した車両規模にする。 等

<新たな移動サービスの検討内容のイメージ>



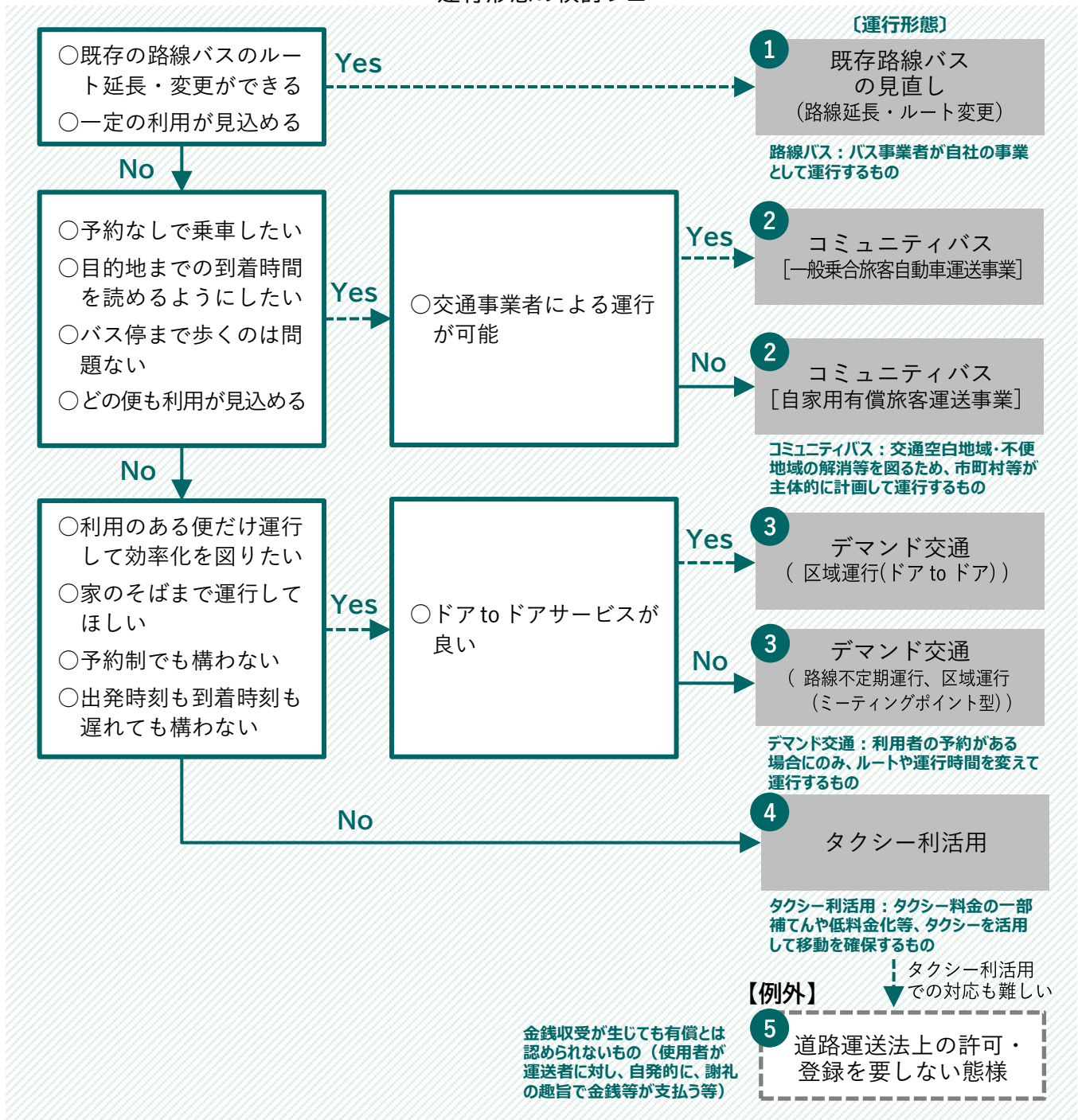
4. 運行内容を考える

必要な移動手段を実現していく方法を考えましょう。
交通事業者にも協力してもらいながら検討を進めましょう。

STEP1 運行内容の詳細検討

公共交通サービスを考えていくにあたっては、「運行形態」「車両サイズ」「運行ルート」「運行ダイヤ」「運賃」等、地域の状況や利用者の特性、移動需要等を踏まえて、運行内容の詳細を検討しましょう。運行形態は、以下のような流れで検討を進めてみてください。運行内容の詳細は p17 以降でご紹介します。

<運行形態の検討フロー>



作業事項		役割分担	
STEP1	運行内容の詳細検討	地域	✓ 運行内容の検討
STEP2	交通事業者との協議	行政	✓ 運行計画作成への支援 ✓ 国や交通事業者との協議
STEP3	国土交通省(運輸支局)との協議	交通事業者	✓ 運行計画へのアドバイス
STEP4	地域公共交通会議の承認		

STEP2 交通事業者との協議

地域内交通は、「道路運送法」（バスやタクシーといった旅客自動車運送事業について規定された法律）に準拠する必要があり、高い専門性が求められます。また、交通事業者は運転手不足といった問題を抱えており、地域内交通に割ける労働力には限界があります。

そのため、運行内容を検討している段階から、地域の交通事業者（バス事業者、タクシー事業者等）と何度も連絡を取り合い、相談・調整をしましょう。-

運行内容を 検討する段階

- 運行内容を検討し始める段階から、交通事業者と情報共有・意見交換を行い、車両の保有状況やドライバーの数、事業への参加の可能性、運行内容に対する予算等を確認しましょう。
- 早い段階でコミュニケーションを図ることで、「一緒に考えていく」という意識を醸成することがポイントです。

運行計画を 考える段階

- 車両が道路を通れるかどうかや、ダイヤ通りに運行できるか等、専門性の高いことは交通事業者と相談し、検討に協力してもらいましょう。
- また、運転手や車両の繰り回し等、交通事業者で判断してもらうことも生じるので、自分たちで考えた運行内容と交通事業者の都合とのバランスをとりながら、検討を進めましょう。

STEP3 国土交通省(運輸支局)との協議

旅客有償運送、つまり“旅客を運送したことに対する対価として運賃をとるサービス”は、「道路運送法」に準拠し、国土交通省から事業許可や運賃認可を受けるとともに、輸送の安全や安心を担保していることから、道路運送事業者の利益を確保する必要があります。

そのため、運行内容を検討している段階から、国土交通省九州運輸局佐賀運輸支局に相談を行いましょう。無償運送とする場合にも、安全性の確保の面からのアドバイスをもらう等、積極的に相談をしましょう。

STEP4 地域公共交通会議での承認

検討した運行内容は、地域における関係者で構成される「地域公共交通会議※」において協議を図り、承認を得る必要があります。

承認が必要な項目： ①路線（起終点、経由地） ②運行回数 ③運行時刻
④停留所位置 ⑤使用車両 ⑥運賃

※地域公共交通会議 … 地域の実情に応じた適切な交通サービスについて協議する会議。
道路運送法施行規則（第9条の3）に基づく協議会。

運行内容の詳細 ◀◀◀

項目	ページ	項目	ページ
運行ルート	p 17	運行ダイヤ	p 19
運行エリア	p 18	運行曜日	p 19
バス停の設置	p 18	運行車両	p 20
利用者登録・利用予約	p 18	運賃	p 20

運行ルート・運行エリア

■運行ルート

運行ルートのパターンとしては、以下のようなものが考えられます。

定時定路型の運行ルートの場合には、予約をしなくても利用することができます。迂回ルート型や区域運行型の運行ルートの場合には事前に予約が必要となります。

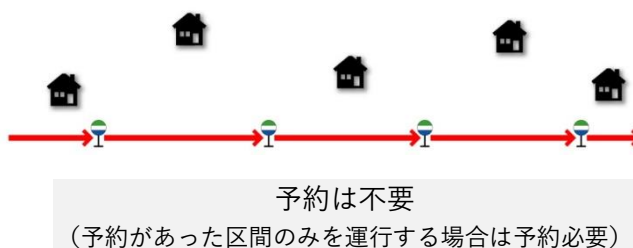
①定路線型

通常の路線バス等のように、毎回決められたルートを走行し、所定のバス停等で乗降を行うパターン。

時刻表に沿って運行するため、乗り継ぎする場合は有効です。

事前に予約があった便や区間のみを運行することも考えられます。

(p 15 の①②)



②迂回ルート型

基本的には決められたルート(基本ルート)を走行し、所定のバス停等で乗降を行うとともに、基本ルートから離れたバス停には予約があった場合のみ“迂回ルート”で乗り入れるパターン。

(p 15 の②③)

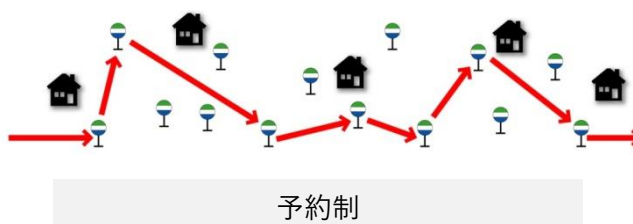


③区域運行型(ミーティングポイント型)

運行ルートは決めず、バス停等(ミーティングポイント)だけを決めておいて、予約があったバス停間を最短距離で運行するパターン。

予約の多寡によって所要時間に差が生じます。

(p 15 の③)



④区域運行型(ドア to ドア型)

運行ルートもバス停等も決めず、指定エリア内で予約があったところを最短経路で結ぶ形で、ドア to ドアの運行を行うパターン。

予約の多寡によって所要時間に差が生じます。

(p 15 の③)



資料：なるほど!!公共交通の勤どころ

■運行エリア

運行エリアは、基本的には小学校区とし、エリア内の目的地・目的施設や主要バス停へのアクセスが基本となります。

路線バス等の公共交通が運行している地域では、それらの公共交通と競合しないようにする必要があります。また、他に道路がない等、重複がやむを得ない場合は、既存の公共交通との調整を行う必要があります。

■バス停の設置

所定のバス停で乗降する運行形態とし、新たにバス停を設置する場合は、バス停の設定について道路管理者や公安委員会（警察）による確認を受けるとともに、地域公共交通会議での承認を受ける必要があります。また、交通事業者には運行上の不都合がないか等の確認を行うとともに、近隣住民には設置に向けた協力を依頼する必要があります。

バス停の設置に当たっては、利用者にとっての利便性だけでなく、安全性にも十分に配慮するようにしましょう。

フリー乗降制

交通量の極めて少ない区間においては、路線上のどの場所でも乗降できる「フリー乗降制」という制度の活用が考えられます。制度を活用することで、利便性向上が期待できますので、公安委員会（警察）と十分に協議・調整の上、制度の活用を検討してみましょう。

利用者登録・利用予約

迂回ルート型や区域運行型等、予約制の運行ルートとする場合や、予約があった便・区間のみを運行する場合には、予約の方法（電話、FAX、インターネット）や予約のルール（予約、キャンセルの締切時間等）を設定する必要があります。

また、予約のやり取りを円滑に行ったり、利用者を限定する場合の要件確認を行ったりする場合には、事前の利用者登録を行う必要があります。

予約の受付方法としては、交通事業者に委託する、タクシー事業者の配車センターを活用する、オペレーターを雇用するといった方法があります。まずは導入しやすく、初期費用がかからない方法で実施することを考えましょう。

予約やキャンセル等の連絡に係るルールは、ドライバーの就業時間や1日の運行に影響することから、交通事業者が無理なく対応できる範囲で設定するようにしましょう。

<利用予約のイメージ>

利用の予約

“〇〇と申します。
明日の〇時の便で、▽□
バス停から〇△バス停
まで予約します。”



利用者

予約受付・配車

“ご予約を受け付けました。
当日は〇時に▽□バス停
でお待ちください。”



オペレーター

運行頻度（運行ダイヤ・運行曜日）

■運行ダイヤ

運行ダイヤのパターンとしては、以下のようなものが考えられます。

①固定ダイヤ型

通常の路線バス等と同様に、設定されたダイヤで運行するパターン。

固定ダイヤを設定した上で、予約があった便のみを運行することで効率性を高める方法もあります。

②基本ダイヤ型



運行曜日や1日の運行回数等と、主要なバス停等の概ねの出発時刻・到着時刻(基本ダイヤ)だけを決め、基本ダイヤを目安に利用者からの予約を受け付けて運行するパターン。

③非固定ダイヤ型

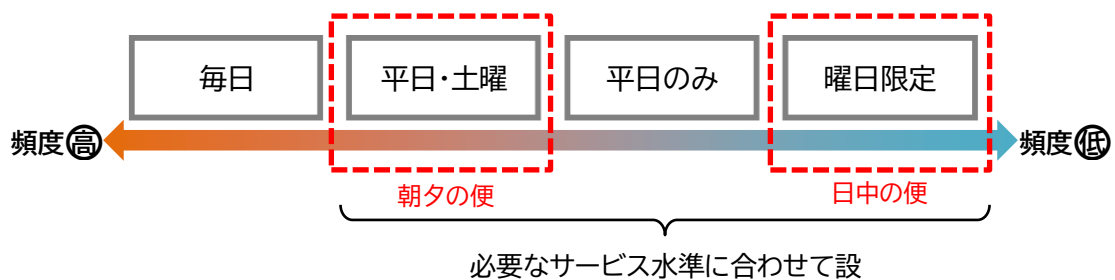
あらかじめ決めた運行曜日や運行時間内で、予約に応じて随時運行するパターン。

資料：なるほど!!公共交通の勘どころ

■運行曜日

運行曜日は、ターゲットの外出頻度や必要なサービス水準を踏まえ、適切な運行頻度となるように設定しましょう。朝夕の通勤・通学の便については毎日運行する必要がありますが、通院や買い物等は毎日生じるものではないことから、特に人口が少ない地域では、日中の便については曜日を限定することで効率的に運行できるようになることが期待できます。

まずは、財政負担の状況から運行可能な日数を検討し、その上でできるだけ地域のニーズを踏まえ運行曜日の設定を検討しましょう。



運行車両

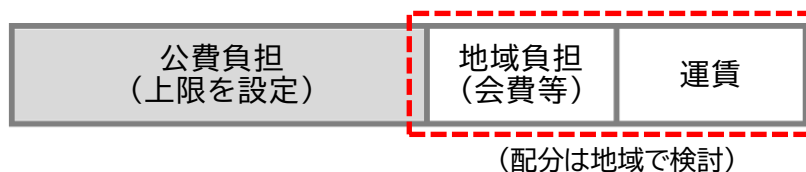
運行車両は、基本的にピーク時の輸送人員やコスト、利用者の性質等を勘案して決めることとなります。その際、積み残しが発生しないか、利用者の最大値と最小値の差が大きく、非効率にならないかについて考慮しましょう。また、交通事業者が保有している車両等の活用についても検討しましょう。

車両	中型バス	マイクロバス	ジャンボタクシー	セダン型タクシー
定員 (目安)	57人	29人	10人	5人
特徴	○通勤・通学等まとまった需要に対応可能 △ドアtoドアの運行は適していない △導入・維持コストが高い	○通勤・通学等まとまった需要に対応可能 ○中型バスより小回りが利く △ドアtoドアの運行は適していない	○9人まで乗車可能 ○小回りが利きドアtoドアの運行が可能	○4人まで乗車可能 ○小回りが利きドアtoドアの運行が可能 ○タクシー事業者の車両を活用可能 △乗車可能人数が少なく積み残しが懸念される
費用	大 ←————→ 小			

運賃

運行経費のうち、公費負担（上限あり）を差し引いた分が、地域と利用者が負担する分となります。運賃は、地域負担との配分を検討の上、適切に設定するようにしましょう。

<運行経費>



運賃設定は、大まかに分けると「均一制」「ゾーン制」「距離制」があります。既存の公共交通への影響や、利用者へのわかりやすさに配慮して設定しましょう。

均一制	ゾーン制	距離制
距離に比例せず均一の運賃を受取る方式。 ○利用者にわかりやすい。 ○細かなおつりが不要。 △移動距離が短い場合は、距離制の場合よりも高額になる。	ゾーン内は一定金額で、ゾーンを跨ぐごとに料金が加算される方式。 ○距離制よりも利用者にわかりやすい。 △利用区間によっては不公平感が発生する。	距離に比例して運賃が高額になる方式。 ○距離に応じた金額であることから、不公平感が少ない。 △運賃が分かりにくい。 △細かな金額になることが一般的で、支払いが面倒な場合がある。

また、定期券や回数券等の利用者にメリットのある運賃サービスや、他の交通機関への乗り継ぎ割引等の利用しやすくなるような運賃施策についても検討しましょう。

5. 試験運行で効果や課題を検証する

試験運行を行って、効果や課題を検証し、より使いやすく、持続可能な交通サービスに向けて磨きをかけましょう。

STEP1 試験運行の準備

想定していた移動ニーズが本当にあるのかの確認や、運行内容に問題がないかの確認等を行うため、試験運行を行いましょう。

試験運行に当たっては、次の準備が必要となります。

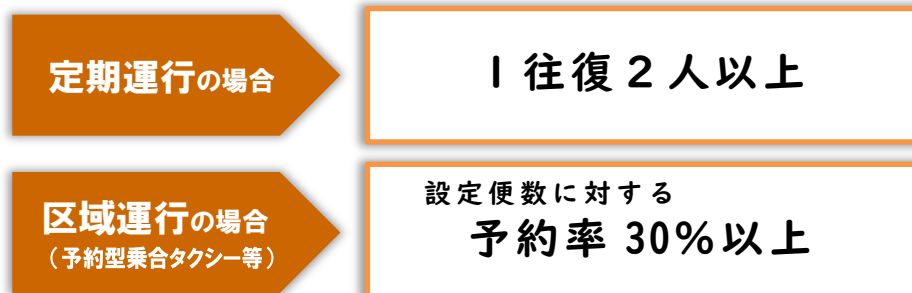
準備すること	内容
交通事業者の選定	<ul style="list-style-type: none">適正な選定手法(入札等)を検討し、交通事業者を選定選定された交通事業者と委託契約を締結
(交通事業者より)事業許可の申請	<ul style="list-style-type: none">交通事業者から一般旅客自動運送事業許可^{※1}または乗合旅客運送の許可^{※2}を申請 (※1:道路運送法第4条 ※2:道路運送法第21条)
車両の調達	<ul style="list-style-type: none">車両を調達(まずは事業者と協議し、借りられる場合は借用)
バス停の設置	<ul style="list-style-type: none">新設バス停の設置
周知・広報・利用促進	<ul style="list-style-type: none">路線図や時刻表を作成チラシや広報等を活用して地域への周知・広報を実施利用促進を実施

STEP2 本格運行に至る目安の設定

地域が主体となって持続可能な運営を行っていくため、本格運行に踏み切るかどうかの判断基準として“目安”を設定しましょう。試験運行の段階で目安を達成できなかった場合は、運行内容の見直しや、本格運行を取りやめることを検討しましょう。

目安は、実際に利用する地域のみなさんの中で共有されていることが重要ですので、しっかりと周知するようにしましょう。

<目安の参考：国庫補助の基準値>



(※国補助の基準は見直しされる可能性があります)

作業事項		役割分担	
STEP1	試験運行の準備	地 域	✓ 交通事業者と協議 ✓ 効果・課題の確認
STEP2	本格運行に至る目安の設定	行 政	✓ 周知広報 ✓ 運行準備への支援
STEP3	効果検証	交通事業者	✓ 試験運行費用の補助
STEP4	運行内容の見直しの検討		✓ 試験運行（1ヶ月程度）

STEP3 効果検証

試験運行中に、利用者数の計測や利用者へのアンケート（またはヒアリング）等を行い、地域内交通の効果と課題を検証しましょう。

検証項目	内容
課題のチェック	<input type="checkbox"/> 当初想定していた課題は解決できましたか？ <input type="checkbox"/> 運行上の問題点はありませんでしたか？
利用状況のチェック	<input type="checkbox"/> 利用者は想定していたとおりですか？
運行面のチェック	<input type="checkbox"/> 無理のないダイヤになっていますか？ <input type="checkbox"/> 路線バスとの乗り継ぎができていますか？
運営面のチェック	<input type="checkbox"/> 持続的に運営できる収支ですか？ <input type="checkbox"/> 運賃は妥当ですか？

STEP4 運行内容の見直しの検討

効果検証の結果、課題が見つかった場合には、運行内容の見直しを検討し、必要に応じて調整を行いましょう。

6. 本格運行 & 改善を図る / 運行をとりやめる

持続可能な運行に
努めましょう。

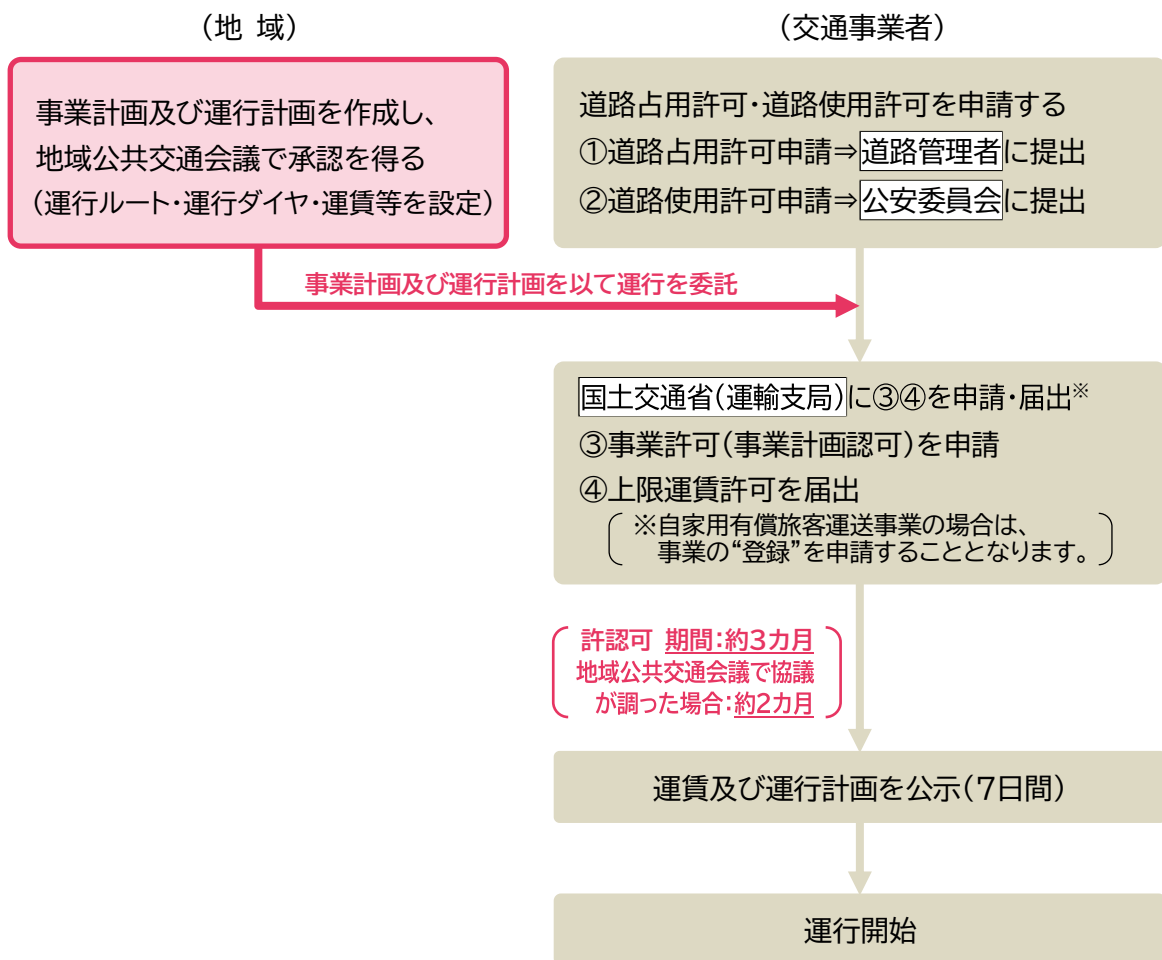
STEP1 地域公共交通会議での承認

地域公共交通会議において、関係者からの承認を得て本格運行となります。

STEP2 事業許可申請

試験運行の効果検証結果を基に、必要に応じて運行内容の見直しを行い、国へ事業許可申請を行いましょ。

<運行開始に向けた事業許可申請の手続き>




作業事項		役割分担		
STEP1	地域公共交通会議での承認	地 域	✓ 利用促進活動	✓ 運行内容の見直し
STEP2	事業許可申請		✓ 利用状況・運行状況のモニタリング	
STEP3	利用促進活動の実施	行 政	✓ 事業許可申請の支援	✓ 運行費用の一部補助
STEP4	運行内容の見直し/運行のとりやめ	交通事業者	✓ 事業許可申請	✓ 運行

STEP3 利用促進活動の実施

地域内交通を持続可能なものにしていくために、継続的に利用促進活動に取り組ましよう。

<利用促進活動の例>

チラシ等で呼びかけ



ルートやダイヤを掲載したチラシを作成して、各世帯や施設に配布して、利用を働き掛けましよう。

利用状況の広報



毎月等定期的に利用状況を地域に周知して、現状を共有ましよう。

地域行事等での利用



会合や地域行事の際は、なるべく開催時刻・終了時刻を地域内交通の運行に合わせる等の調整を行い、利用してもらえる機会をつくってましよう。

バス停等の清掃



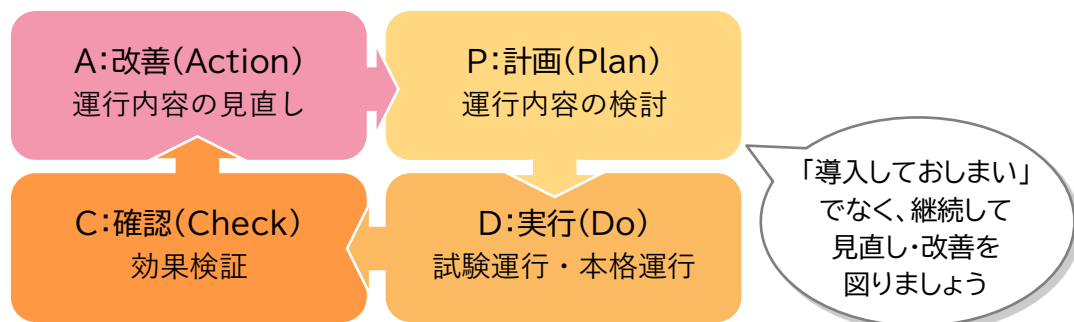
自宅近くのバス停の掃除を行う等、地域で公共交通を使いやすい環境を整えてましよう。

STEP4 運行内容の見直し/運行のとりやめ

利用状況や利用者の要望等を把握しながら、定期的に運行サービスを見直し、利便性・持続可能性を高めるように工夫を継続ましよう。また、運行内容の見直しを行うかどうかの判断基準として、試験運行の際に設定した“目安”を取り入れましよう。

十分な効果が得られない場合には、運行をとりやめることも検討ましよう。

<PDCAサイクル(運行内容の見直し・改善の手順)>



卷末資料

事業形態の区分

有償運送による乗合※での事業形態は、大別すると「一般乗合旅客自動車運送事業」と「自家用有償旅客運送事業」に区分されます。



「一般乗合旅客自動車運送事業」は、交通事業者が行う一般的な輸送事業で、路線バスやコミュニティバス、デマンドタクシー等の運行形態があります。

「自家用有償旅客運送事業」は、路線バスやタクシー事業によって十分なサービスが提供されない地域で、地域内の交通が確保されていないような“やむを得ない場合”において、地域や期間を限定して市町村やNPO法人等が行う輸送事業です。

地域内交通の導入に当たっては、既存の交通資源の活用（路線バスのルートの一部を変更または延伸する、タクシーの料金補助をする等）を十分に検討した上で、それでも難しい場合において、地域の実情に応じ、関係者と十分に協議を図りながら、検討するようにしましょう。

※乗合：不特定多数の利用者が一つの車両と一緒に乗る形態。タクシーや観光バス等、利用者と交通事業者が一つの運送契約を結んで運送する形態は「貸切」といいます。

（推奨）

事業区分	一般乗合旅客自動車運送事業	自家用有償旅客運送
道路運送法	法第4条	法第78条
概要	<ul style="list-style-type: none"> バス事業者やタクシー事業者が運行する路線バスやコミュニティバス、デマンドタクシー等 	<ul style="list-style-type: none"> 市町村やNPO法人等が運行するコミュニティバス、乗合タクシー等 市町村が行う「市町村運営有償運送」と、NPO法人等が行う「公共交通空白地有償運送」「福祉有償運送」に区分される(p29参照)
運行主体	バス事業者、タクシー事業者	市町村※1、NPO法人等※2
輸送の対象	不特定多数	登録者対象 (当該地域の住民、その親族、その他当該地域に用務を継続・反復する者等)
車両	 緑ナンバー(事業用)	 白ナンバー(自家用)
運賃	有償	有償

※1…実際の運行は交通事業者へ委託することも可能

※2…NPO法人、公益法人、認可地縁団体、農業協同組合、医療法人、社会福祉法人、商工会議所、商工会等

自家用有償旅客運送事業の種類

自家用有償旅客運送事業は、地域のニーズ・利用のターゲットと運行主体により、次のとおり区分されます。市町村が運行主体となる場合は「地域公共交通会議」、NPO 法人等が運行主体となる場合は「運営協議会」において協議・合意を図る必要があります。

<自家用有償旅客運送事業の種類>

		地域のニーズ・利用のターゲット		
		■地域のニーズ バス事業者、タクシー事業者のサービス提供が困難な地域において、住民等が外出するための移動手段を確保したい ■ターゲット 地域住民 等	■地域のニーズ 単独ではタクシー等の公共交通機関を利用できない身体障害者等が外出するための移動手段を確保したい ■ターゲット 身体障害者 等	(協議の場)
運行主体	市町村	市町村運営有償運送(交通空白地域)	市町村運営有償運送(福祉)	地域公共交通会議
		市町村自らが、交通空白地において、住民やその親族、地域へ用務のある者等の運送を行う。 ■会員登録は不要 ■協議の場:地域公共交通会議 ■使用車両:制限なし	市町村自らが、単独で公共交通機関を利用できない身体障害者等を対象に、原則、ドア・ツー・ドアの個別輸送を行うもの。 ■会員制 ■協議の場:地域公共交通会議 ■使用車両:定員 10 人以下	
	NPO 法人等	公共交通空白地有償運送	福祉有償運送	運営協議会
		NPO 法人等が、交通空白地において、住民やその親族、地域へ用務のある者等の運送を行うもの。 ■会員制 ■協議の場:運営協議会 ■使用車両:制限なし	NPO 法人等が、単独で公共交通機関を利用できない身体障害者等を対象に、原則、ドア・ツー・ドアの個別輸送を行うもの。 ■会員制 ■協議の場:運営協議会 ■使用車両:定員 10 人以下	

導入プロセスに係る期間 (目安)

導入プロセスに係る期間の目安は以下のとおりです。申請する際は審査・認可の時間がかかること等を考慮しましょう。

運行内容の検討	運行事業の申請	運行事業の審査・認可
半年～1年	2～3カ月	2～3カ月
交通事業者の選定	車両の発注・納品	バス停の発注・手配
1～2カ月	3～4カ月	1～2カ月

■運行形態の特徴

「4.運行内容を考える(p15～p20)」でご紹介した運行形態と運行内容を整理すると、下表のとおりとなります。

運行形態	①路線バス (路線見直し) 	②コミュニティバス 		公共交通空白地 有償運送 ・ 福祉有償運送	③デマンド交通 			④タクシー利用 		【例外】 ⑤道路運送法上の 許可・登録を要し ない運送の態様	
	道路運送法	4条 乗合事業 緑ナンバー	4条 乗合事業 緑ナンバー	78条 自家用 有償旅客運送事業 白ナンバー	78条 自家用 有償旅客運送事業 白ナンバー	4条 乗合事業 緑ナンバー	4条 乗合事業 緑ナンバー	78条 自家用 有償旅客運送事業 白ナンバー	4条 乗用事業 緑ナンバー		4条 乗用事業 緑ナンバー
主な運行主体	バス事業者	バス事業者、 タクシー事業者	市町村	NPO 法人等	タクシー事業者	タクシー事業者	NPO 法人等	タクシー事業者	タクシー事業者	NPO 法人等	
取組の概要	既存路線バスの ルートの一部を変 更または延伸する	公共交通空白地域 等に民間委託また は補助等を行い バスを運行する	公共交通空白地域 等に直営または交 通事業者へ委託して バスを運行する	公共交通空白地域 等に NPO 法人等が バス等を運行する	需要に応じて バス等を運行する (定路線型、 迂回ルート型)	需要に応じてジャンボ タクシー等を運行する (ミーティングポイント 型、ドア to ドア型)	需要に応じて バス等を運行する (ミーティングポイント 型、ドア to ドア型)	タクシー料金の 一部を行政等が 補填する	登録区間を 定額で利用 できるタクシー	利用者と運送者の 共助関係において 輸送する (有償とは認め られない)	
利便性	利用できる人	○ 誰でも利用可能	○ 誰でも利用可能	△ 利用者が限定	△ 利用者が限定	○ 誰でも利用可能	○ 誰でも利用可能	△ 利用者が限定	△ 利用者が限定	○ 誰でも利用可能	
	予約の必要	○ 不要	○ 不要	○ 不要	△ 場合により必要	△ 必要	△ 必要	△ 必要	○ 不要	○ 不要	
	運賃設定	△ 距離により高額	○ 一般的に 安価に設定する	○ 一般的に 安価に設定する	○ 一般的に 安価に設定する	○ 一般的に安価 に設定する	○ 一般的に安価 に設定する	○ 一般的に安価 に設定する	△ 距離により高額	△ 距離により高額	運賃は発生しない (燃料費・謝礼等)
	所要時間の 読みやすさ	○ 時刻表にそって 運行される	○ 時刻表にそって 運行される	○ 時刻表にそって 運行される	△ ルートを定め ない場合は、 所要時間に 差がある	○ 時刻表にそって 運行される	△ 利用者の多寡 により、所要 時間に差が ある	△ 利用者の多寡 により、所要 時間に差が ある	○ 任意の時間 に利用できる	○ 任意の時間 に利用できる	△ 利用者の多寡 により、所要 時間に差が ある
	バス停	△ 細街路は運行 不可	○ きめ細やかに 設置可	○ きめ細やかに 設置可	○ きめ細やかに 設置可	○ きめ細やかに 設置可	◎ 自宅前で乗降 可 (ドア to ドア)	◎ 自宅前で乗降 可 (ドア to ドア)	◎ 自宅前で乗降 可 (ドア to ドア)	◎ 自宅前で乗降 可 (ドア to ドア)	◎ 自宅前で乗降 可 (ドア to ドア)
運行面 ・ 管理面	コスト	△ 需要が大き くなければ採 算の確保が困 難	○ サービスを限 定することで 経費の抑制が 可能	○ サービスを限 定することで 経費の抑制が 可能	○ サービスを限 定することで 経費の抑制が 可能	◎ 需要に応じた 経費の抑制が 可能	◎ 需要に応じた 経費の抑制が 可能	◎ 需要に応じた 経費の抑制が 可能	△ タクシーとの 差額を補てん するため割高 になりやすい	○ 需要により 採算性の確保 が可能	◎ 需要に応じた 経費の抑制が 可能
	安全面※	○ 安全性が高い	○ 安全性が高い	△ 安全性は劣る	△ 安全性は劣る	○ 安全性が高い	○ 安全性が高い	△ 安全性は劣る	○ 安全性が高い	○ 安全性が高い	△ 安全性は劣る
	(事業者の) 労力や手間	○ 当初手続きや 通常の運行に 付随するもの のみ	○ 当初手続きや 通常の運行に 付随するもの のみ	△ 利用者登録 の仕組みが必 要	△ 利用者登録 の仕組みが必 要	△ 予約受付係の 確保や予約シ ステム等の整 備が必要	△ 予約受付係の 確保や予約シ ステム等の整 備が必要	△ 予約受付係の 確保や予約シ ステム等の整 備が必要	△ 利用者登録の 仕組みや精算 手続きが必要	△ 利用者登録の 仕組みや精算 手続きが必要	△ 利用者登録の 仕組みが必要

※安全面：4条乗合事業は、国土交通大臣の許可を受け、乗合乗用車両を使用して運行するものです。

78条自家用有償旅客運送事業は、佐賀県知事の登録を受け、安全確保のための指導・監督を受けて運行されるものです。

リサイクル適性 

この印刷物は、印刷用の紙へ
リサイクルできます。

公共交通空白地域等における 地域内交通の導入ガイドライン

発行年 令和2年3月
作成 佐賀市 企画調整部 企画政策課 交通政策室
〒840-8501 佐賀市栄町1番1号(本庁舎中棟2階)
TEL:0952-40-7038
E-mail:kikakuseisaku@city.saga.lg.jp



佐賀市 HP